WARSZAWA, 1 KWIETNIA 1935 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok V.
Nr. 7.

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

Inż. ALEKSANDER BOBKOWSKI, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Komunikacji

Zagadnienia komunikacyjne w dzisiejszych Niemczech

Na zaproszenie generalnego dyrektora niemieckich kolei państwowych wyruszyła do Niemiec wycieczka fachowców z Ministerstwa Komunikacji, dla zbadania nowych inwenstycyj kolejowych i zapoznania się z całokształtem niemieckiego systemu komunikacyjnego. Wycieczka trwała 8 dni.

Ideologja kanclerza Hitlera znajduje całkowicie odbicie w obecnej psychice narodu niemieckiego, a objawem jej specjalnie rzucającym się w oczy jest całkowite scementowanie społeczeństwa, dawniej rozbitego na szereg państewek związkowych, a dziś przedstawiającego jednolity, świadomy swych celów naród niemiecki.

Rozwiązanie bezrobocia widzi kanclerz Rzeszy w rozwinięciu na szeroki zakres robót publicznych, a przedewszystkiem w rozbudowie całego systemu sieci drogowych, autostrad, linij kolejowych, autobusowych, elektrycznych, dróg wodnych, zagadnień motoryzacji, turystyki i w organizacji związanego z tem przemysłu.

Zwalczanie bezrobocia odbywa się własnemi środkami bez pożyczek zagranicznych. Sumy potrzebne na budowę dróg otrzymują Niemcy z ogólnych sum budżetowych, z wpływów bezpośrednich i pośrednich, ruchu motorowego, sum przeznaczonych na walkę z bezrobociem, oraz z sum uzyskanych w drodze operacyj wewnętrzno kredytowych.

Rozmach, jaki rząd niemiecki stosuje przy budowie dróg jest olbrzymi. W roku 1933/34 wydano na budowę dróg 750 miljonów marek.

Program budowy 7000 kilometrów autostrad przewiduje ich wykonanie w ciągu 7 lat kosztem trzech i pół miljarda marek.

Roboty drogowe w Niemczech przybrały takie tempo, że często prowadzone są na 3 zmiany w ciągu całego roku, bez przerwy zimowej.

Na specjalne podkreślenie w niemieckim systemie drogowym zasługuje eksperyment zastosowania dróg drewnianych. Impregnacja drzewa zapewnia trwałość drogi na lat 20.

Jezdnia nowobudowanych wspaniałych autostrad wykonywana jest przeważnie z betonu, częstokroć lekko zbrojonego żelazem. Niemcy wykonują drogi betonowe za przykładem Ameryki, posiadającej odcinki dróg betonowych z przed dziesiątków lat i zachowanych w doskonałym stanie, tak samo zresztą jak i próbki dróg betonowych wykonanych przed 5 laty w Polsce. Koszt jezdni betonowej kalkuluje się o 30% taniej niż drogi z półbruczka, jak to miało miejsce na autostradzie Monachjum — Salzburg.

Przy planowaniu dróg poza względami gospodarczemi dużą uwagę zwrócono na sprawę widoków, na estetyczne związanie z krajobrazem i na architekturę mostów, wykonywanych przeważnie w postaci ciągłych pełnych blachownic, o rozpiętości przęseł ponad 100 metrów, zawsze z jazdą górą.

Autostrady nie przecina żaden poprzeczny kierunek, wszystkie skrzyżowania wykonane są za pomocą wiaduktów w dwuch poziomach łączonych serpentynami; takie rozwiązanie zapewnia największe bezpieczeństwo ruchu przy dużych szybkościach.

W Berlinie spotkaliśmy jednocześnie bawiącą tam wycieczkę Ligi Drogowej, która doznała dużej gościnności i nawiązała kontakt z generalnym inspektorem budowy dróg w Niemczech dr. Todt'em. Uprzystępnił on zwiedzenie całego szeregu warsztatów i środów pracy, a pozatem wyraził swoją zgodę na przyjazd do Polski celem wygłoszenia odczytu o budownictwie drogowem w Niemczech.

W dziedzinie kolejowej, która będzie omawiana szerzej w prasie fachowej, pokazano nam urządzenia ekonomizujące w najwyższym stopniu eksploatację kolei, stwarzając jednocześnie daleko idące warunki bezpieczeństwa dla podróżnych.

Elektryfikacja południowych sieci kolei bawarskich za pomocą olbrzymiego zakładu siły wodnej, pokazanego nam w Walchensee, wagony motorowe, fascynująca jazda pociągiem na linji Berlin — Hamburg z szybkością 160 km. na godzinę, świadczą o niebywałej, a przytem bardzo ostrożnej modernizacji ruchu.

Mechanizacja obsługi klientów przy nadawaniu bagażu, czy też przy sprzedaży biletów, za pomocą maszyny drukującej bilety przy pomocy automatów prowadząc rachunek ich sprzedaży, jak i rachunek wpływów, upraszcza i wielokrotnie usprawnia pracę personelu.

Olbrzymi swój sukces zawdzięcza obecny kanclerz Hitler w dużej mierze radju, za pomocą którego często przemawia, stwarzając atmosferę bezpośredniego zetknięcia z narodem.

Komunikacja i łączność radjowa stwarzają warunki dla powszechnego zbliżenia, a masowe zbiórki są ogniskami krzewienia idei Führera.

W Norymberdze pobudowano olbrzymie miejsce meetingowe, odkryte, na 300 tysięcy osób, oraz halę krytą dla obrad o 130 m. długości. Urządzenia te dziś już nie wystarczają. Nowe miejsce meetingowe ma pomieścić ponad miljon ludzi, i ma być połączone szeroką aleją 8 km. długości, zamykającą się widokiem wzgórza z romańskim zamkiem; dla obrad zaś zaprojektowano krytą rotundę dla 70 tysięcy uczestników.

W całym narodzie niemieckim zda się przebijać entuzjazm do tworzenia rzeczy wielkich.

Te zasadnicze, ich zdaniem metody, Niemcy podkreślają na każdym kroku, wykazując pełnię wiary, że jedynie pracą i własnemi środkami zdołają wybrnąć z impasu, do jakiego doprowadziła ich przybierająca nowe formy konjunktura gospodarczo-społeczna.

Rozwiązując problem bezrobocia, kanclerz Niemiec położył duży nacisk na zabezpieczenie robotnikowi wystarczającego minimum egzystencji, a przejawem tej tendencji jest stworzenie obozów pracy.

W związku z obozami pracy należy podkreślić istniejącą w Niemczech tendencję do unikania robót prowadzonych we własnym zarządzie przez państwo, a powierzania ich prywatnym firmom budowlanym, o dobrej marce fachowej i finansowej, przy pozostawieniu organom państwowym kontroli i opracowania planów. Ten system powoduje z jednej strony pełne wykorzystanie aparatu istniejących firm, z drugiej strony uniknięcie nadmiernych wydatków na administrację państwową.

Drugim środkiem walki z kryzysem i bezrobociem jest motoryzacja, którą natychmiast po objęciu władzy zapowiedział kanclerz Hitler, jako jeden z zasadniczych postulatów swego programu gospodarczego.

Niemcy zrozumiały całą wartość motoryzacji dla ożywienia życia gospodarczego. Dziś posiadają one jeden samochód na 75 mieszkańców i dążą do osiągnięcia motoryzacji jaką widzimy we Francji i Anglji, gdzie jeden samochód przypada na 25 mieszkańców. Możliwość wyzyskania dużej pojemności rynku wewnętrznego może zaspokoić zapotrzebowanie szeregu przemysłów związanych z motoryzacją.

Życzenie kanclerza, by cena samochodu popularnego doszła do poziomu możliwości średnio zarabiającego pracownika—w całej pełni jest realizowana, bo już w cenie 2.500 zł. nabyć można praktyczny, tani w użyciu i oszczędny w paliwie samochód.



Min. Aleksander Bobkowski

Program ten żąda w dalszym ciągu wprowadzenia na rynek samochodu w cenie 1000 marek, a konstruktorzy są już bliscy tego ideału. W rozpowszechnieniu typu tego ekonomicznego samochodu widzi kanclerz pokrycie olbrzymich sum wydawanych obecnie na budowę dróg.

W związku z propagandą motoryzacji zwrócono specjalną uwagę na paliwo. I tak widzieliśmy szereg samochodów o napędzie za pomocą gazów, jak metan, hutan, ponadto za pomocą drzewa, destylacji węgla i różnego rodzaju mieszanek.

Do całkowitego rozpowszechnienia ruchu motorowego w Niemczech przyczynia się celowa polityka skarbowa. Zniesienie wysokich opłat rejestracyjnych, skreślenie z dochodu sum wydanych na kupno samochodu, nastawienie propagandowe, że samochód jest koniecznością, przedmiotem codziennego użytku, że dobrze przysłuży się krajowi ten, kto kupuje i używa samochód, pozwalają wyrazić pewność, że motoryzacja wkroczyła na właściwe tory.

Program rządu niemieckiego wskazuje wyraźnie, że koleje, autobusy, kolejki współpracują jako równowartościowe czynniki w całym systemie komunikacyjnym Niemiec.

Nie chroni się tam kolejnictwa ustawami, lecz tworzy się wspaniały aparat kolejowy, wykorzystujący w całej pełni transport samochodowy, stanowiący system transportowo - przewozowy, sięgający do każdego osiedla, często do domu odbiorcy lub jego składów.

Dla potrzeb ruchu turystycznego buduje się kolejki dojazdowe, łączące centra przemysłowe i handlowe z miejscowościami turystycznemi. Te ostatnie zaś wyposaża się w nowoczesne kolejki linowe, które są atrakcjami turystycznemi i walnie przyczyniają się do wzmożenia życia gospodarczego.

Inwestycje te mają ogromne znaczenie jako środki regulacji ruchu turystycznego, gdyż wprowadzają weń porządek, odciążają niektóre tereny i zwiększają przelotność ruchu na trasach szczególnie uczęszczanych.

Jest to ważne z tego względu, że masowy ruch turystyczny pieszy względnie samochodowy niszczy lub zaśmieca krajobraz, powoduje hałas i płoszy zwierzynę, a pozatem wprowadza za sobą w góry niepożądane urządzenia handlowe i przemysłowe, służące dla zaspokojenia potrzeb turystyki.

Objawy te potęgują się dziś szczególnie silnie i nadal będą wzrastać w związku z postępującym rozwojem turystyki, pozyskującej coraz większe masy. Jest przeto rzeczą konieczną, aby ten masowy ruch turystyczny przepłynął przez góry bez szkody dla krajobrazu oraz o ile możności z taką szybkością, aby ludzie przebywający w górach nie pozbawiali ich tego cennego czynnika, jakim jest wrażenie pustki.

Takim właśnie założeniom odpowiadają nowoczesne wyciągi linowe. Technika dzisiejsza konstruuje je w sposób nienaruszający krajobrazu oraz, o ile możności, z ruchamia transporty bezszelestne, jednem słowe rozwiązuje problem przejazdu w terenie zasługującym na specjalne względy w sposób właściwy i kulturalny.

Najlepszem potwierdzeniem moich słów niech będzie fakt, zaobserwowany na terenie kolejki linowej Wankbahn w Garmisch-Partenkirchen, gdzie stada sarn pasą się spokojnie pod przesuwającemi się bezszelestne wagonikami kolejki linowej.

Problem ten jest także szczególnie aktualny w Polsce, gdzie ruch turystyczny rozwija się w sposób żywiołowy i gdzie trzeba się spodziewać kilkakrotnego jeszcze jego wzmożenia w ciągu bliskich lat. Już dziś naprzykład nasze Tatry odwiedza rocznie około 300.000 osób, a ruch ten sprawił, że oddawna już Tatry przestały być pustynią. Trzystutysięczny ten tłum wędrujący po Tatrach i biwakujący w nich rychło i łatwo może doprowadzić je do zniszczenia. Koniecznem jest ruch ten ująć, uregulować za pomocą odciążenia najpoważniejszych szlaków oraz za pomocą skierowania go na tory o dużej przelotności.

Prosty rachunek wskazuje, że jeśli można skrócić kilkakrotnie czas przebywającego turysty w górach, to równocześnie można w tym terenie zmieścić kilkakrotnie większy kontyngent ludzi.

Można zaś to osiągnąć nie zapomocą niescharakteryzowanych z naturą hoteli i schronisk lecz właśnie przy pomocy nowoczesnego wyciągu.

Wymaga to konieczność budowy, zresztą za wzorem całej kulturalnej Europy kolejek górskich, które stanowią potężny środek ruchu turystycznego w górach i odciążają ruch hotelarski z gór w kierunku podstawowego rejonu.

Dla życia gospodarczego Polski ogromne znaczenie ma zwiększanie liczby turystów z zagranicy, którzy są przeważnie ludźmi żądnymi wchłonięcia w krótkim czasie największej ilości atrakcyj, „od pociągu do pociągu", i dla tych ludzi kolejka górska będzie magnesem przyciągającym ich w góry.

Sąsiedzi nasi, Niemcy, doskonale zdają sobie sprawę z atrakcyjności i wartości kolejek górskich, budują je uzyskując ochronę gór od zniszczenia i olbrzymie korzyści gospodarcze, tworząc cały wyścig ilościowy kolejek dla jednej i tej samej miejscowości.

Dalszym dowodem zrozumienia znaczenia turystyki przez społeczeństwo niemieckie oraz dowodem wysokiej kultury turystycznej są schroniska, hotele, pensjonaty, utrzymane na wysokim poziomie, specjalne pociągi turystyczne, a w szczególności popularne, których w planie 1935 przewidziano około 1,000.

Wycieczka polska miała możność zaobserwowania nietylko dowodu postępu cywilizacyjnego, lecz zapoznała się bezpośrednio z kolebką kultury niemieckiej, gdzie doprawdy ze wzruszeniem patrzyliśmy wszyscy, z jakim pietyzmem chronione są pamiątki miejscowe śmierci wielkich mężów ducha niemieckiego, jak Goethe i Schiller.

Na przykładzie niemieckim widzieliśmy naocznie, jak równolegle z modernizacją urządzeń i udoskonaleń technicznych idzie modernizacja i przemiana życia społecznego.

W sferach kolejowych, z któremi się zetknęliśmy, uderza ogólne zbliżenie, zniesienie różnic społecznych, z uszczerbkiem może dla życia towarzyskiego, tak szeroko rozbudowanego w okresie przedwojennym.

Przewarstwowienie społeczne, zacieranie się różnic klasowych, wyłaniające się nowe formy potrzeb, tworzą nowe poglądy i przekonania, inne pojęcia o sztuce i pięknie.

Prostota w stosunkach, w metodach pracy, stwarza wyraz szczery i prosty w formach plastycznych i w modzie. Przejrzyste wnętrza wagonów o dużych oknach, jasne drzewo na ścianach, spokojne jednolite obicia, lśniące chromowane części metalowe. Każdy element przemyślany racjonalnie w kierunku sprawnego funkcjonowania.

Drogi, motoryzacja, turystyka, roboty publiczne — to filary gospodarczego programu rządu niemieckiego, realizowanego własnemi siłami, własną pracą, własnemi środkami finansowemi, stanowiące oręż w walce o niezależność polityczną i gospodarczą Niemiec.

Bez złota, bez pożyczek zagranicznych, Niemcy wydobywają się z depresji gospodarczej, idąc konsekwentnie do wytkniętego celu, wierząc w swoją markę, choć ma ona zaledwie 7% pokrycia w złocie, wierząc w swoje siły, w energję i pracę i w rozum swoich kierowników.

Powróciliśmy do Polski pod wrażeniem imponujących wysiłków i ofiar, na jakie zdobywa się naród niemiecki, by wydobyć kraj z ciężkiego jarzma kryzysu.

Stan przygnębienia, który łatwo było zaobserwować jeszcze parę lat temu w Niemczech — dziś znikł, są pełni wiary w siebie, pełni entuzjazmu i pogody, a widać to wszędzie, na ulicy i w domu, w tłumie i wśród jednostek.

Kilka dni trwający przegląd najnowszych zdobyczy technicznych w Niemczech pozostawił uczestnikom wycieczki niezatarte wrażenia Są to osiągnięcia istotnie imponujące, świadczące dobrze o tężyźnie organizacyjnej Niemiec. Porównując te wyniki z naszą polską rzeczywistością, nie sposób oprzeć się przekonaniu, że i u nas zarówno organizacyjnie, jak też pod względem koncepcji i siły twórczej czynimy w naszych trudnych warunkach wyjątkowo dużo.

W ciągu kilkunastu lat zdołaliśmy stworzyć Gdynię, wybudować Mościce, wytrasować nowe linje kolejowe i uskutecznić wiele podobnych inwestycyj.

Najważniejszą jednak rzeczą jest fakt, że społeczeństwo nasze reaguje silnie i ochotnie na inicjatywę rządu, zmierzającego do podniesienia warsztatu naszej gospodarki, i nie ulega wątpliwości, że obecna pożyczka inwestycyjna przeznaczona na roboty drogowe, wodne, komunikacyjne i t. p. dostarczy dowodu, że i u nas społeczeństwo ożywione jest myślą przyczynienia się do technicznej odbudowy Polski, tak jak polityczna odbudowa dokonana została przez Wodza narodu, Józefa Piłsudskiego.

Echa tragedji na Babiej Górze

„Głos Narodu" w numerze z 18 marca powraca do tragedji babiogórskiej. Omawiając artykuł wstępny „Wiadomości Turystycznych" z dr. 15-go ub. mies. i cytując wyjątki z zamieszczonych listów, dziennik krakowski dochodzi do bardzo mylnego i powierzchownego wniosku, iż pismo nasze „stawia zarzuty osobom i instytucjom bezpodstawnie".

Nie wspominamy już w tej chwili o obszernej argumentacji, jakiej użyliśmy dla udowodnienia, jak Beskidenvereinowi utrudniano znakowanie szlaku, wiodącego do schroniska na Babiej. Oddaliśmy głos dokumentem z których wynika, że PZN kategorycznie przeciwstawił się znakowaniu temu, Rada Ochrony Przyrody zaś zaledwie zgodziła się na ustawianie prowizorycznych słupów zimowych, które miały być latem usuwane.

Jeżeli autor cytowanego artykułu jest fachowcem, łatwo może sobie wyobrazić jak pod względem technicznym wyglądać będą żerdzie, co kilka miesięcy usuwane i wstawiane nanowo. Taka żerdź prowizoryczna musi przy pierwszym silniejszym wietrze górskim natychmiast przewrócić się, nie pozostawiając po sobie śladu. Opinja ROP jest więc tutaj równoznaczna z zakazem znakowania.

Oczywiście, że z powodu tych zarządzeń czynimy autorom ich zarzut i to bardzo poważny: pozwolenia na ryzyko życia ludzkiego. Zarzut ten nie da się usprawiedliwić nawet najbardziej wzniosłemi przesłankami. Nie sądzimy też, aby ktośkolwiek mógł nazwać tego rodzaju zarzut „bezpodstawnym". Życie ludzkie zawsze stawiamy wyżej ponad wszelkie inne przesłanki, które przecież nie mają na celu nic innego, jak uczynienie tego życia lepszem i pełniejszem. Niestety, często najpiękniejsze teorje, w miarę ich rozwoju, zaczynają tak dalece odbiegać od życia, że trzeba czasami wskazać im powrotną drogę, jak to ma miejsce w tym wypadku.

Nie znajdzie się chyba zresztą nikt na świecie, kto w naszych wywodach dopatrywałby się chęci obciążenia jakiejkolwiek instytucji winą za tragedję. Zdanie nasze wypowiedzieliśmy w tym przedmiocie jasno: „... Zawinili sami nieszczęśliwi narciarze". Zdaje się, że co do jasności tego zdania nie może być kwestji. Tem nie mniej jednak, z artykułu naszego wynika, że Beskidenvereinowi utrudniono zadanie ochrony życia turystów. Inną kwestją jest fakt, że związek bielski n i e z a s t o s o w a ł się do żądań PZN. i ROP. i to należy mu bezwzględnie poczytywać za zasługę.

Musimy na tem miejscu jeszcze raz podkreślić, że w całej pełni solidaryzujemy się z zadaniami Rady Ochrony Przyrody. Ale współpracy naszej z ROP. nie możemy traktować wyłącznie pod kątem prawienia jej duserów. Nasz obowiązek publicystyczny wymaga jasnego wypowiadania się zarówno w sprawie dodatnich posunięć, jak i mniej fortunnych. Tak przynajmniej wyobraża sobie celową współpracę każde uczciwe pismo.

Czy zaś chęć zagwarantowania najlepszych warunków bezpieczeństwa życia ludzkiego uważać należy za akcję „bezpodstawną" — z tem doprawdy trudno polemizować.

Zniżka opłat w uzdrowiskach

W dniu 9 marca obradował w Warszawie, w Ministerstwie Opieki Społecznej, zjazd dyrektorów uzdrowisk państwowych. Na zjeździe tym zastanawiano się nad gospodarczą sytuacją i koniecznością inwestycyj zdrojów, należących do państwa. W wyniku obrad postanowiono przeprowadzić szereg zmian, głównie w zakresie warunków korzystania z urządzeń leczniczych w uzdrowiskach państwowych, oraz ustalono najważniejsze inwestycje.

W szczególności więc postanowiono obniżyć w sposób wydatny opłaty kuracyjne oraz cenniki kąpieli i zabiegów leczniczych w zdrojach państwowych.

Poza kwestjami cennikowemi omówiono na zjeździe tegoroczny plan inwestycyj technicznych. Przeprowadzi się je zarówno w dziale leczniczym, jak i w działach higjeniczno-sanitarnym i instalacyjnym. Część funduszu obrócona zostanie na gruntowne remonty urządzeń już istniejących.

Krynica otrzyma nową leżalnię przy kąpielach borowinowych, co uzupełni lukę dotychczasową. Nowe łazienki wyposażone zostaną w specjalne instalacje wentylacyjne. Z prac nad źródłami przeprowadzi się uporządkowanie źródła „Karola", które otrzyma nowoczesne ujęcie.

Znaczenie w zakresie balneoterapji będzie miał fakt, że w Krynicy założony zostanie zakład do wytwarzania pastylek z wody źródła „Zuber". Dzięki tej inwestycji szersze sfery korzystać będą mogły z dobrodziejstwa tej wody leczniczej. Dotyczy to głównie tych sfer, którym materjalne warunki nie pozwalają na dłuższą zdrojowiskową kurację na miejscu. Omówiono także kwestję dalszych poszukiwań i wierceń za wodami leczniczemi w Krynicy, których zdrojowisko to posiada — jak wiadomo — wielkie bogactwa.

Co do innych zdrojów państwowych, to Ciechocinek otrzyma całkowity remont części łazienek, nowe wanny, pompy i t. d. W Busku przewidziana jest budowa leżalni przy łazienkach borowinowych, rozszerzony zostanie dział fizykoterapeutyczny, oraz powstać ma specjalna plaża dla kąpieli słonecznych. W Druskienikach planuje się rozbudowę sieci wodociągowej, oraz prowadzić się będzie dalsze wiercenia w poszukiwaniu nowych źródeł mineralnych. W najmłodszem wreszcie z uzdrowisk państwowych, (które zresztą znane jest od kilku wieków) w Szkle prowadzone będą dalsze prace inwestycyjne, przeprowadzi się ogólne uporządkowanie terenów i źródeł, założone będą ogrody; łazienki otrzymają nowe wanny i t. p.

W ten sposób pięć zdrojowisk państwowych przygotowuje się do nadchodzącego sezonu letniego, przeznaczając spore kwoty na inwestycje, które z jednej strony dadzą zatudnienie, z drugiej zaś podniosą wartość poszczególnych zdrojów.

Baczność, turyści polscy!



Polska szkoła w Pszczółkach (w. m. Gdańsk), zasmarowana napisami „niech zczeźnie Polska" i „Gdańsk pozostaje niemieckim". Dokument nie wymagający komentarzy.

Bestjalskie napady na Polaków

GDAŃSK, 25 marca (N). W miejscowości Wielkie Trąbki na obszarze W. M. Gdańska napadli bojowcy narodowo-socjalistyczni, ubrani w cywilne ubrania, na obywatela polskiego Brunona Kopickiego i obywatela gdańskiego Jakóba Wilkego, jadących z Wielkich Trąbek do Kłodawy. Napastnicy obrzucili Polaków najpierw kamieniami, ściągnęli z rowerów i pobili do utraty przytomności, kopiąc jeszcze leżących na ziemi. Polacy odnieśli poważne okaleczenia i według świadectwa lekarzy są niezdolni do pracy.

Oprawcy przerwali swoją „robotę" na widok zbliżającego się żandarma, który po przybyciu na miejsce napadu nie zastał już napastników. Spisał więc tylko protokół, pościgu zaś za napastnikami nie wdrożył (?).

Komisarz generalny interwenjował w tej sprawie osobiście u prezydenta senatu Greisera, zastrzegając sobie dalsze kroki po zebraniu szczegółów napadu i zażądał przykładnego ukarania winnych.

Specjalna polska komisja w składzie pp. Sankowskiego z kom. generalnego, p. Majczyckiego ze Związku Polaków i p. Dąbrowskiego, wyjechała do Wielkich Trąbek, celem dokładnego zapoznania się z szczegółami zajścia i spisania protokółu, który będzie następnie doręczony komisarzowi generalnemu.

Trzeba dodać, że lekarze niemieccy w Pruszczu i Sobocicach na wezwanie telefoniczne odpowiedzieli, że w nocy nie mają godzin ordynacyjnych (?).

Drugi wypadek napadu hitlerowców na Polaków zdarzył się w Venkau w powiecie Gdańskie Wyżyny. Tym razem grupa 10 hitlerowców napadła i pobiła do krwi obywatela gdańskiego Alojzego Petkiego, który wracał z zebrania straży porządkowej do domu.

Trzeci wypadek zdarzył się w Gdańsku na Petershagen. Członkowie Związku Polaków, pracownicy kolejowi Pisarczyk i Mielczarek, którzy z polecenia głównego komitetu wyborczego polskiego wybrali się do Petershagen celem dostarczenia gazet, zostali napadnięci przez hitlerowców częściowo umundurowanych. Ci obrzucili Polaków najobelżywszemi wyzwiskami, wydarli im teczki z gazetami, a następnie grożąc pobiciem, wypędzili z Petershagen.

Wszystkie te wypadki świadczą, że mimo zapewnień prezydenta Greisera, organizacje narodowo-socjalistyczne usiłują utrudnić Polakom ich akcję wyborczą, przystępując do czynnej akcji przeciwko polskiej ludności w Wolnem Mieście. Fakt ten zmusza nas do stwierdzenia, że polskie społeczeństwo nie dopuści do teroryzowana Polaków w Gdańsku oraz do ostrzeżenia, by nie dopuszczono w Wolnem Mieście do takiej sytuacji, któraby mogła się odbić niekorzystnie na polsko - gdańskiem porozumieniu.

Na przedmieściu Brentowo 4 umundurowani hitlerowcy napadli na członków Zw. Polaków Tadego i Grzenkowskiego, grożąc im pobiciem i wyrwali im z kieszeni polskie gazety. (I. K. C.)

Konfiskata „Gazety Gdańskiej"

GDAŃSK, 25.3. — Prezydent policji zarządził zajęcie dzisiejszego wydania „Gazety Gdańskiej" za podanie faktów teroru stosowanego przez narodowych socjalistów wobec ludności polskiej na terenie wolnego miasta. (PAT).

Aresztowanie Polaków — kolejarzy

GDAŃSK, 25.3. — Policja gdańska aresztowała kolejarzy Polaków: Wasielskiego i Daszkiego, którzy przybyli do lokalu, celem udekorowania sali na akademję polską. Kolejarze polscy mieli dziś stanąć przed sądem w trybie przyśpieszonym, jednak na interwencję Komisarza Generalnego Rzplitej Papee zostali uwolnieni. (PAT).

Pobicie Polaków

GDAŃSK, 25.3. — W miejscowości Nentau na terenie w. miasta grupa 10 narodowych socjalistów napadła i pobiła do krwi członka Związku Polaków.

Kolejarze Polacy Tysarczyk i Mielczarek, napadnięci zostali na ulicy Petershagen w Gdańsku, podczas rozdzielania gazety wyborczej polskiego komitetu wyborczego. Czynu tego dokonało kilkunastu narodowych socjalistów, częściowo umundurowanych, którzy grożąc pobiciem, wydarli polakom teczkę z gazetami, obrzucając ich przytem obelgami. (PAT).

Interwencja komisarza generalnego R. P,

GDAŃSK, 26.3. — Wobec powtarzających się w ostatnich czasach aktów teroru w stosunku do Polaków Komisarz Generalny Rzeczypospolitej minister Pappe interwenjował ustnie i pisemnie u Prezydenta Senatu Greisera (PAT).

*

„Rozrywki — sporty — widowiska". Słowa te są żywcem wyjęte z ogłoszeń, zachęcających Polaków do zwiedzania Gdańska i Sopot.

O jakie „rozrywki" i „sporty" chodzi Gdańszczanom — jasno wynika z cytowanych depesz największego z polskich dzienników oraz urzędowej agencji telegraficznej.

Czy należy wobec tego uprawiać ruch turystyczny do w. m. Gdańska?

Czy należy wywozić tam polskie pieniądze, któremi opłacani są następnie „sportowcy" gdańscy?

ANNA PINON-GACKA, WARSZAWA.

W królestwie róż

W dniu 15 marca nastąpiło w Holandji otwarcie wszechświatowej wystawy ogrodniczej, która trwać będzie do 19 maja.

Holendrzy są bez wątpienia najlepszymi ogrodnikami w Europie, a kultura kwiatów stała się dla nich nietylko specjalną gałęzią wiedzy i sztuką, ale jednem ze źródeł bogactwa.

Sam wyraz „Holandja" wywołuje przed oczy obraz płaszczyzny, posianej kwiatami, a na niej widocznie tu i tam małe domki stożkowate, ze ściętemi czubkami, o skrzydłach szeroko w powietrzu rozciągniętych. Są to wiatraki, prastary symbol Holandji, nierozerwalnie złączony z jej historją. One to bowiem pomagały Holendrom w walce z morzem, któremu ludzie długie wieki wydzierali ziemię, kawałek za kawałkiem, doprowadzając do największej doskonałości umiejętność stawiania tam i osuszania zdobytych przestrzeni.

Dzięki tej niezmordowanej walce wybrzeża morskie stają się corocznie na wiosnę różnobarwną szachownicą przecudnych kwiatów.

Pierwsze cebulki tulipanów i hiacyntów zostały przywiezione do Holandji ze wschodu w 16 wieku. Hodowla tych kwiatów znalazła wielu zwolenników i niektóre specjalnie pielęgnowane odmiany dochodziły do zawrotnych cen.

Dopiero w końcu 17 w. zorganizowano specjalny eksport i cebulki tych dekoracyjnych kwiatów zaczęto wysyłać do ogrodów całego świata. Ostatnio jednak główna uwaga zwrócona została na hodowlę róż, szczególniej w miesiącach zimowych.

Wysiłki i wiedza sprawiły, że w kraju, gdzie tak często bywają gęste, chłodne mgły, kwitną podczas krótkich szarych, zimowych dni tysiące róż, przeznaczonych do upiększania swym jednakowym wdziękiem siedzib ludzkich środkowej i północnej Europy.

Alsmeer jest stolicą królestwa róż. Niegdyś miejscowość ta słynęła z bogatych odmian tulipanów, hodowano tam również bukszpany, ktore przez umiejętne przycinanie przybierały formy zwierząt, lub figur geometrycznych i były bardzo poszukiwane w 18 i 19 w.

Aż oto pewnego dnia dokonał się gruntowny przewrót: szkółki, hodowlane na świeżem powietrzu, zostały przeniesione do cieplarń, gdzie za szybami ciepło spalonego węgla zastąpiło naturalny żar promieni słonecznych.

Na pierwsze wejrzenie Alsmeer przypomina wielką fabrykę. Nie widać ani jednego krzaka różanego, wszędzie tylko szklane dachy i szklane ściany... I wierzyć trudno, że to właśnie z tych szklanych budynków przeszło dwieście miljonów róż wyfruwa podczas zimy w świat szeroki. A wyrażenie to nie jest przenośnią, gdyż róże holenderskie podróżują samolotami.

Wnętrze cieplarni w Alsmeer jest niezmiernie ciekawe dla miłośników kwiatów. Wielki gaj różanych krzewów rośnie w zwrotnikowej atmosferze. Róże kwitną w ciągu trzech tygodni, odpoczywają sześć tygodni i znów pokrywają się kwiatami. A wokół wre wytężona praca: czarne galary przywożą węgiel, nawozy użyźniają ziemię, zaś wykwalifikowani ogrodnicy pielęgnują drogocenne rośliny.

Obok ceplarń wznosi się hala kwiatowa, stanowiąc jeden z najwybitniejszych pomników współczesnej architektury holenderskiej. Jest to olbrzymi budynek, wzniesiony z cegieł i szkła, środkiem którego spokojnie płynie kanał.



Kwiaty i wiatraki — typowy krajobraz holenderski.

Wnętrze hal, to nigdy nie kończące się święto. Tysiące tysięcy róż, poskładanych w wiązki, przebywa tu codziennie rano. Powonienie delektuje się subtelną wonią, którą przepojone jest powietrze, oczy nasycić się nie mogą rozmaitością i harmonją barw.

Sprzedaż odbywa się w dużym holu — amfiteatrze. Jest to zupełnie zmechanizowana giełda róż. Wszyscy producenci róż, których w Alsmeer jest przeszło 800, tworzą jedną kooperatywę, każdy nabywca zaś ma swoje zgóry wyznaczone miejsce, opatrzone kolejnym numerem. Przed każdym fotelem znajduje się pulpit, na którym umieszczona jest cała serja elektrycznych guziczków.

Jedną ze ścian zajmuje olbrzymia tablica, pokryta cyframi, z wielką poruszającą się wskazówką, podobną do wskazówki zegara.

Do halu kolejno wjeżdzają wagoniki naładowane różami. Każdy z nich opatrzony jest na widocznem miejscu numerem producenta, wystawiającego na sprzedaż pewną ilość kwiatów. Wtedy wskazówka pokazuje na tablicy ilość i rodzaj róż, gdyż cieplarnia w Alsmar produkuje trzy gatunki ściśle określone.

Kupiec nie mówi ani słowa: naciska tylko odpowiedni guzik elektryczny na swym pulpicie i natychmiast na tablicy wyświetlają się cyfry, świadcząc, że dany nabywca — numer X. zakupił transport róż producenta. I sprawa jest załatwiona. Nikt się tu nie traguje, nikt nie zabiera głosu, cała tranzakcja ułożona jest zgóry, i niema czasu na wymianę zdań. Żywot róż jest tak krótki! Wypłaty i wpłaty odbywają się za pośrednictwem banków, codziennie po dokonaniu tranzakcji.

Zakupione kwiaty zostają zapakowane: każda róża owinięta jest w cieniutką białą bibułkę i delikatnie włożona do drewnianej skrzynki.

Samoloty unoszą je potem w przestworza, aż wreszcie dostają się do siedzib ludzikch, upiększają je i rozwesalają, a więdnąc w kryształowych wazonach, opowiadają tym, którzy umieją je słyszeć, cudowną historję narodu, który pokonał morze, zimno i mgły, i na północy stworzył czarodziejskie królestwo róż.

Zawiedzeni klienci „Intourista" usiłowali pobić dyrektora

W dniu 26 marca do lokalu warszawskiego „Intourista" wkroczyli jacyś dwaj panowie i zażądali widzenia się z dyrektorem, d-rem Spieglem. Kiedy życzeniu ich stało się zadość i przybysze znaleźli się sam na sam z p. S., okazali oni zupełnie niedwuznaczną chęć pobicia go, w związku z pretensjami, jakie mieli do „Intourista". Niespodziewane wejście jednego z urzędników spłoszyło niefortunnych klientów, którzy szybko opuścili lokal biura, odkładając porachunki do lepszej okazji.

Dr. Spiegel wszczął alarm, dla pewności, dopiero po upływie dłuższego czasu.

Jakkolwiek nie można w żadnym przypadku pochwalać tego aktu zamierzonego gwałtu na osobie tak cenionego kierownika, jakim jest dr. Spiegel, tem niemniej jednak rzuca się w oczy, że „Intourist" musiał klientom swoim dobrze zalać sadła za skórę, skoro zdecydowali się oni na podobną reakcję.

Aresztowanie dyrektora „Intourista".

Władze sowieckie aresztowały w Moskwie dyrektora sowieckiego biura podróży „Intourist" — organizacji, która kieruje ruchem zagranicznych turystów w Rosji.

Dyrektor — p. Meschi-Gaustow, oskarżony jest o wyzyskiwanie swego stanowiska dla celów osobistych.

RUDOLF MALINOWSKI, POZNAŃ.

Przygoda na Tamizie

Czy wiecie co znaczy Oxford-Cambridge Boat Race? Nie wiecie? Jest to wyścig wioślarski pomiędzy studentami z Cambridge a studentami z Oxfordu. Stara jak świat historja. Powtarza się co rok do roku pańskiego 1829.

Ci z Cambridge noszą czapki i kurtki jasno niebieskie, a ci z Oxfordu ciemno niebieskie. Rozumie się, połowa Londynu zakłada się, że zwyciężą jasno niebiescy, a druga połowa, że ciemno niebiescy. Panie noszą jasno, lub ciemnoniebieskie toalety, kapelusze, kokardy, panowie ciemno lub jasno niebieskie krawaty, dzieci ciemno lub jasno niebieskie chorągiewki, a nawet dorożkarze ciemno lub jasno niebieskie wstążki przy bacie.

Jest to święto narodowe, cały Londyn jest na nogach i znajduje się na Tamizie lub przynajmniej na jej brzegach.

Otóż w owych czasach byłem dziennikarzem, lubiłem podróże i pojechałem jako korespodent swego pisma, by przyjrzeć się owemu słynnemu Oxford-Cambridge Boat Race, i nietylko przyjrzeć się, ale przysłać sprawozdanie o wyniku tych słynnych wyścigów. Start studentów odbywał się w Puntney, oddalonem o jakie dwie godziny od Londynu, więc z wielkim trudem wywalczyłem sobie miejsce na parowcu przeznaczonym dla prasy, krajowej i zagranicznej.

Było to w wigilję wyścigów, gdy zapewniwszy sobie miejsce pomiędzy kolegami po fachu, wróciłem łódką na przystań londyńską. Dzień miał się ku końcowi, więc udałem się na obiad do wskazanej mi przez kolegów restauracji.

Oczywiście spotkałem tu korespodentów wszystkich pism europejskich, zasiedliśmy razem do stołu i rozmawialiśmy do godziny 5 nad ranem. O czem mówiliśmy nie pomnę, ale domyślam się, że mówiliśmy o rzeczach pierwszorzędnej wagi, gdyż nie mogłem zupełnie ustać na nogach, słaniając się dostałem się do domu i tu zapadłem w kamienny sen.

Punktualnie o 10 rano parowiec prasowy opuszczał przystań londyńską, a ja spałem, spałem i spałem, obudziwszy się punktualnie o trzy kwadranse na 10.

Przeraziłem się i wyskoczyłem z łóżka, z procy. Kroćset, kroćset, to było niezłe! Przyjechałem specjalnie do Londynu, by — gdzież są pończochy?!... Gdyby choć kołnierzyk nie był taki ciasny! Umyć się, — umyję się innego dnia! Gdzież moje buty!? Począłem dzwonić jak szalony: dorożkę! cab! w tej chwili!

Jak rączy jeleń pędziłem po schodach, jak torpeda wpadłem w dorożkę i obiecałem dorożkarzowi paskarskie wynagrodzenie jeżeli mnie dostawi na czas do przystani. Tylko że dorożkarz miał jasnoniebieskie wstążki, a ja ciemno niebieską czapkę! On należał do Cambridge'u — ja do Oxfordu! Pomimo to pędziliśmy co koń wyskoczy. Pędziliśmy na złamanie karku, by tylko przybyć w porę. No i przyjechaliśmy! Przybyliśmy właśnie w samą porę, gdy parowiec odbił z przystani, a ja zostałem na brzegu i krzyczałem, wymachiwałem rękami i tupałem nogami! Wszystko napróżno! Usiadłem na kamieniu i całkowicie oddałem się rozpaczy.

Żeby przyjechać taki kawał drogi specjalnie na wyścigi i siedzieć tu na kamieniu, gdy tam już wszystko rozpoczyna się zapewne! Z drugiej strony — któż to kiedy słyszał na kontynencie o podobnej piekielnej punktualności.

Złamany powstałem ze swego kamienia i począłem się rozglądać. Możeby jednak znalazł się jakiś wehikuł, pomyślałem sobie. W przystani znajdowało się kilka łódek. Ale to nie miało sensu, łódką nawet w ciągu trzech godzin nie dostanie się do Putney.

Nagle ujrzałem tuż przy murze parowiec, zupełnie pusty. Kilku narynarzy wygrzewało się na słońcu a kapitan spacerował z kąta w kąt.

— Sir! — krzyknąłem z całych sił, — sir, spóźniłem statek przeznaczony dla prasy, czy pan nie mógłby mnie przewieść do Putney?

— Z przyjemnością, panie, — odrzekł kapitan — mam właśnie czas i przewiozę pana bardzo chętnie.

Hura, pomyślałem i jak tygrys skoczyłem na pokład! — A jaka jest cena za przejazd? — spytałem w ostatniej chwili.

— O tem nie warto wspominać! Niech pan sobie spokojnie wsiada!

— No, ale my dearest, jednak chciałem wiedzieć...

— Niech pan wsiada, sir, będzie pan zupełnie zadowolony!

Zgodziłem się bardzo chętnie — przecież musiałem się dostać, do miejsca startu. Mój statek pośpiesznie wyszedł z przystani, a ja dumny i zodowolony rozglądałem się po pokładzie. Dziś, gdy wszystkie statki były w oblężeniu, ja sam dla siebie zdobyłem cały parowiec!

Kapitan zbliżył się do mnie i rzekł wesoło.

— Zapewne pan będzie chciał zobaczyć wszystko co się będzie działo na rzece. Niech pan usadowi się o tu, — i poprowadził mnie na drugą stronę pokładu, gdzie brakowała część barjery i zastąpiono ją liną przeciągniętą dla bezpieczeństwa pasażerów.

Podziękowałem grzecznie kapitanowi i usadowiłem się w tej niszy. Co za piękny widok! Oto nadjeżdża przybrana kwiatami łódka. Ciemno niebieskie chorągiewki i znaczki — Oxfordczycy!

Odrazu ci wszyscy ludzie zwracają się w naszą stronę, patrzą na mój statek, patrzą na mnie i wybuchają szalonym śmiechem.

Przyznałem, że byłem dumny. Swoją drogą jacy ci Anglicy uprzejmi. Poznali po mojej czapce, że należę do nich, poznali, że śpieszę na wyścigi i urządzili taką miłą owację. Począłem wymachiwać czapką, a oni znów pokładali się ze śmiechu. Tacy mili i weseli ludzie, ci Anglicy!

A oto znów łódka, tym razem jasno niebieska — to przeciwnicy moi. Ale cóż znowu? I oni wybuchają szalonym śmiechem! Nie mogłem zrozumieć czego się ci znów śmieją! Zapewne szyderstwo! Widzą, że się spóźniłem i pokładają się ze śmiechu. Tak mi się Anglicy podobali — szkoda, że są tacy niedelikatni!

Wobec czego począłem znów wymachiwać czapką — zupełnie mnie moje opóźnienie nie martwiło! A oni znów śmieją się jak opętani. Ale cóż to się dzieje na brzegu? Mężczyźni, kobiety, dzieci biegną, pokazują sobie mój statek, wskazują palcem na mnie i znów salwa śmiechu rozległa się w powietrzu! Coraz to nowe tłumy śpieszą na brzeg i wiatr przynosi mi wprost poryki śmiechu.

Zdziwiony rozglądam się dokoła, oglądam buty, ubranie — salwy śmiechu — oglądam czapkę i ręce — znów salwy śmiechu!

Biegnę do kapitana — sir, co to wszystko oznacza?

— Ot, brak im piątej klepki — mówi flegmatycznie kapitan.

I znów mijają nas łódki, łodzie, motorowce, parowce i znów wszyscy ryczą kompletnie ze śmiechu.

— Kapitanie! — krzyczałem zaniepokojony — co to znaczy?

— Boat-race rzekł uśmiechnięty kapitan.

— Ale wyścigi nie mogą przecież spowodować, szaleństwa tylu osób! Zacząłem się irytować, ale nie dokończyłem, gdyż na rzecze rozległ się krzyk — to mała łódeczka przewróciła się, a jej tarzający się ze śmiechu pasażerowie wpadli do wody.

A na brzegu tymczasem wszyscy pokazywali ręką mnie i mój statek i znów pokładali się ze śmiechu.

Nadpłynął okręt marynarki angielskiej — nareszcie poważny statek! — pomyślałem z ulgą. Ale niestety, na okręcie rozległa się grzmiąca salwa śmiechu! Czułem, że tracę zmysły. A może się wcale jeszcze nie obudziłem? Może to sen? Ale nie — to poręcz statku, to kapitan, błogo uśmiechnięty, a to brzegi Tamizy! Począłem szaleć. A tu dokoła ludzie pękają, ryczą i tarzają się ze śmiechu! Kapitan jest ciągle jednakowo uprzejmy i uśmiechnięty.

Nareszcie zbliża się statek prasowy! Mam już dosyć tej sytuacji!

— Kapitanie, łódkę! Przesiądę się! Odjeżdżam, cóż panu jestem winien?

Zanim kapitan zdążył odpowiedzieć, już z okrętu prasy rozległ się chóralny śmiech. Ten międzynarodowy śmiech kolegów wytrącił mnie do reszty z równowagi.

— Co panu jestem winien? — krzyknąłem z pasją.

— Nic — odrzekł kapitan.

— Jako nic? Za specjalny statek?

— Ale wprost przeciwnie, jestem panu niezmiernie wdzięczna. Żałuję, że nie możemy pana zaangażować na stałe! Proszę, niech pan przyjmie pudełeczko to na pamiątkę!

Oszołomiony wziąłem machinalnie mały pakiecik i skoczyłem do łódki.

Gdy już odjechałem na parę staj, obejrzałem się, by raz jeszcze zobaczyć ten oryginalny okręt. Źrenice moje rozszerzyły się ze zdumienia. Statek od góry do dołu oblepiony był afiszami, plakatami i napisami. Był to statek reklamowy! I przeczytałem:

— Pigułki Beechamsa! Pigułki Beechamsa! Wszystkie choroby pochodzą z wątroby!! Kto cierpi na rozmiękczenie mózgu, cholerę, obstrukcję, brak wąsów, płaskie stopy, czerwoność nosa, odciski, kto ma zmarszczki, ten niech używa pigułek Beechamsa!!!

Ale to nie wszystko. Na miejscu, na którem ustawił mnie kapitan, ściana zewnętrzna parowca nosiła następujący napis:

— Patrzcie na tego człowieka! Cierpiał on na te wszystkie choroby, zażywał pigułek Beechamsa i jest zdrów jak ryba! Podziwiajcie jego żywe ruchy i jego czerstwy wygląd!!!

Nad napisem olbrzymia ręka wskazywała miejsce gdzie przed chwilą stałem. Gdy trochę przyszedłem do siebie, znalazłem w kurczowo zaciśniętej dłoni paczkę, którą mi dał kapitan przy odjeździe. Rozwinąłem ją — zawierała pigułki Beechamsa!

Danja jako kraj turystyczny

(kor. wł. W. T.).



Kopenhaga. Kanał i kościół św. Mikołaja.

B. profesor ekonomji politycznej na uniwersytecie w Kopenhadze, dr. Bertil Ohlin, mówi o Danji, że kraj ten posiada najciekawszą atrakcję dla cudzoziemca — wysoki standart życiowy. Nie trudno też domyśleć się, co spowodowało ten wysoki poziom życia Duńczyków: dobrobyt, wywołany bogactem kraju i wzorową organizacją życia gospodarczego. Cechy te stawiają też Danję w pierwszym szeregu państw Europy, pomimo to, że kraj ten posiada zaledwie 4 miljonów mieszkańców.

Wysoki poziom gospodarczy osiągnęła Danja dzięki różnym czynnikom, które jednakowoż posiadają wspólne źródło: wysoki stan oświaty. W Danji od dziesiątków lat nie tylko nie znajdzie ani jednego analfabety, ale nawet najuboższa ludność otrzymuje wykształcenie, dostępne w innych krajach tylko sferom zamożnym. Duńska szkoła ludowa nietylko od 100 lat stoi najwyżej ze wszystkich europejskich szkół tego typu, ale wytworzyła również typ uniwersytetu ludowego o zakresie w pierwszym rzędzie gospodarczym i rolniczym.

Wyższe zakłady naukowe stoją na poziomie najlepszych wszechnic europejskich i na kartach ich kronik figuruja nazwiska uczonych tej miary, co Tycho Brahe, jeden z największych astronomów świata, Niels Steno, twórca współczesnej anatomji, Ole Römer, wielki inżynier i fizyk, który po raz pierwszy dokonał pomiarów szybkości światła, słynny językoznawca Rasmus Rask, dalej Werner H. C. Örsted, odkrywca elektromagnetyzmu, z nowoczesnych zaś Wilhelm Thomsen, światowej sławy lingwista, oraz twórca nowej metody badania atomów, Niels Bohr.

Działalność kulturalna Danji obejmuje wiele dziedzin. W wyprawach arktycznych zajmuje ona jedno z pierwszych miejsc, a ruch wydawniczy jest tu tak silny, że żaden z krajów świata nie posiada tak wielkiej ilości wydawnictw książkowych i gazetowych w stosunku do ilości mieszkańców, jak Danja.

Sztuka duńska znana jest dobrze w całym świecie. Na czele rzeźbiarzy znajdujemy nazwisko Thornwaldsena (m. in. w Warszawie znajdują się dwa wielkie dzieła tego mistrza: pomnik Kopernika oraz konny posąg ks. Józefa Poniatowskiego). Malarstwo duńskie, którego rozkwit datuje się od r. 1800, reprezentowane jest przez nazwiska Kröyera, Michała i Anny Ancher, Viggo Johansena i Juljusza Paulsena.

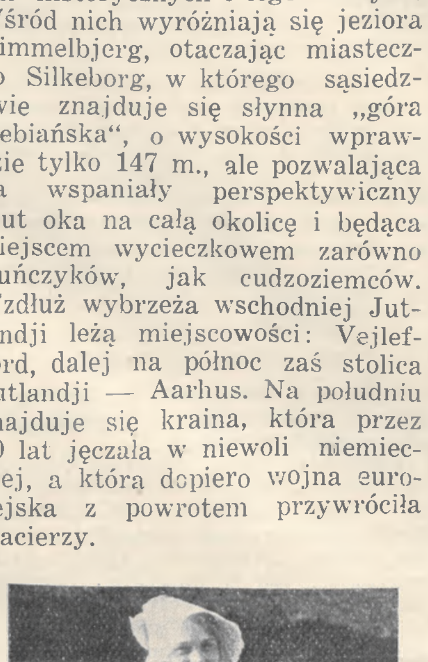
Danja jest nietylko krajem o wielkim rozwoju gospodarczym i komunikacyjnym. Jest to również kraj w którym współczesna demokracja doskonale potrafiła znaleść formy współżycia z najlepszemi pierwiastkami dawnych tradycyj. Dzięki temu życie polityczne w Danji płynie pod hasłem tak wielkiego zgody, jakiej nie spotyka się w dzisiejszych czasach nigdzie w świecie. Rozumie się, istnieją tutaj również walki polityczne, ale przebieg ich stoi zawsze na niespotykanej nigdzie wysokości.

Tych kilka uwag, charakteryzujących Danję, należało zamieścić na czele niniejszej korespondencji, dla scharakteryzowania kraju, który wybija się doraz bardziej na czoło miejscowości turystycznych Europy, gdyż nigdzie nie znajdzie turysta ani tak ciekawych objektów dla studjów, ani też złączonych pierwiastków naturalnych, stanowiących istotę miejscowości turystycznych.

Danja położona jest wprawdzie na północy Europy, ale klimat nie jest tutaj ani chłodny ani nieprzyjemny. Dlatego też Danja nie jest krajem, w którym turystyka jest uprawiana tylko w czasie głównego sezonu; w lecie. Wielka ilość cudzoziemców bawi tutaj również na wiosnę i na jesieni, a o każdej porze roku turysta znajdzie w Danji specjalnie pociągające wrażenia. Jest to zupełnie naturalne, Danja bowiem jest w pierwszej linji krainą morza, słonego Bałtyku, prawie tak słonego jak Atlantyk. W dawnych czasach traktowano wybrzeże duńskie od Blaavandshuk do Skagen jako nie gościnne i marynarze obawiali się go. Dzisiaj jest to wschodnie wybrzeże Juntlandji najpiękniejszą plażą Europy, łączącą się na południu z plażą wyspy Fyn, krańcowym punktem najlepszej komunikacji z Anglją. Od północy graniczy ono z miesteczkiem Skagen, tylokroć opiewanem przez poetów i odtwarzanem przez malarzy, gdzie król duński posiada swą letnią rezydencję i skąd rozchodzi się od wieków sława słynnych ratowników morskich, rybaków, zamieszkujących wybrzeże. Skagen połączone jest z Niemcami linją kolejową o częstym ruchu pociągów pośpiesznych, z całym zaś światem zamorskim doskonałemi linjami okrętowemi.

Pozostałe części Jutlandji są niemniej interesujące. Stanowią one mianowicie szczątki wielkiej przedhistorycznej łąki i po dzień dzisiejszy stanowią najżyźniejsze pastwiska, na których rozwija się słynna duńska hodowla bydła. Są one zresztą przecięte licznemi drogami oraz torami kolejowemi, okolica ta bowiem należy do najbogatszych w kraju.

Środkowa część Jutlandji posiada szereg pomników historycznych. Nad jeziorem Viborg dumnie wznoszą się wieże katedry viborskiej, o wnętrzu upiększonem malowidłami najsłynniejszego mistrza duńskiego, Joachima Skovgaarda. Szereg innych miast i miasteczek, pięknie położonych bądź nad fjordami, bądź też nad jeziorami, posiada wielką ilość pamiątek historycznych i legendarnych. Wśród nich wyróżniają się jeziora Himmelbjerg, otaczając miasteczko Silkeborg, w którego sąsiedztwie znajduje się słynna „góra niebiańska“, o wysokości wprawdzie tylko 147 m., ale pozwalająca na wspaniały perspektywiczny rzut oka na całą okolicę i będąca miejscem wycieczkowem zarówno Duńczyków, jak cudzoziemców. Wzdłuż wybrzeża wschodniej Jutlandji leżą miejscowości: Vejlefjord, dalej na północ zaś stolica Jutlandji — Aarhus. Na południu znajduje się kraina, która przez 50 lat jęczała w niewoli niemieckiej, a którą dopiero wojna europejska z powrotem przywróciła macierzy.



Wieśniaczka duńska.

Środek kraju stanowi wyspa Fyn, żyzna i uprzemysłowiona, stanowiąca największe bogactwo gospodarcze kraju. Stolica wyspy, Odense, posiada wiele interesujących kościołów oraz pamiątek historycznych. Do rzędu tych ostatnich zaliczyć należy domek, w którym urodził się słynny bajkopis Andersen, w r. 1805.

Jutlandja stanowi najpiękniejszą część Danji, Fyn jest jej ogrodem, ale większość cudzoziemców nie omieszka nigdy zwiedzić wschodniej wyspy Danji — Zelandji, ze stolicą, Kopenhagą, połączoną doskonałą siecią kolejową z kontynentem. Znajdujemy tutaj i Riskilde, duńskie St. Denis, z grobami królów i idylliczne Sorö, miejsce urodzenia największego duńskiego męża stanu śriedniowiecza, Absalona, i jego grób, oraz wiele innych interesujących miejscowości. Podróżny, przybywający z południa, przebywa wraz ze swoim pojazdem liczne zatoki i jeziora promem, tym tak charakterystycznym dla Danji środkiem komunikacji.

Dalej na wschód położona jest piękna wyspa Bornholm, nader licznie odwiedzana przez polskich turystów, szczególnie w letnim sezonie.

Jak widzimy więc, jest w Danji co oglądać: pamiątki historyczne, uśmiechnięta przyroda, wzorowe przykłady kultury i dobrobytu. Na przestrzeni 43.000 km. kw. posiada kraj ten tak wiele atrakcyj dla turysty, że naprawdę dziwić się tylko należy, iż jest on w Polsce jeszcze tak mało popularny. Objaśnić to zjawisko można chyba tylko tem, że Duńczycy nic nie czynią w kierunku propagandy w Polsce, pozwalając na wyprzedzanie się pod tym względem innym krajom skandynawskim.

A. A.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI.

Reportaż z podróży po Włoszech

Miasto z przed 2000 lat

(Dokończenie).

Na murach ulicy Obfitości odkryto mnóstwo napisów o treści politycznej. Oglądając te niezgrabne, malowane jaskrawemi farbami napisy, miałem wrażenie, że jestem gdzieś na Starem Mieście w Warszawie w czasie wyborów do rady miejskiej. Czytam jeden z nich. Głosi:

Viva Popidiamus!...

Na ulicy Obfitości mieszkało wielu zamożnych kupców. Ich głosy mogły zaważyć na szali i dlatego tutaj rozwijano najżywszą agitację.

Ludzie pobożni mieli się gdzie pomodlić w Pompeji. Tu wzniesiono świątynię Apollinowi, tam Djonizosowi, gdzieindziej znów samemu Jowiszowi — gromodzierżcy. Inne kulty, włączając i boga Mitrę, miały również swoje kapliczki. Wszystkie wyznania żyły ze sobą w zgodzie i wzajemnej tolerancji. Tylko chrześcijan, nieuznających boskości rzymskich Cezarów, głoszących, że błogosławieni są ubodzy i bratających się z brudnym plebsem, wszyscy „szanujący się obywatele” szczerze nienawidzili i gotowi byli dać lwom na pożarcie.

Rozkosze życia pompejańskiego były udziałem tylko ludzi wolnych, nie stanowiących większości mieszkańców. Tylko oni mogli delektować się długim spoczynkiem, obfitem jadłem, szmerem fontann i ogladaniem dzieł sztuki. Aby oni mogli się czuć dobrze, niewolnicy musieli obracać żarna, budować im domy, uprawiać ogrody, myć ich i namaszczać oliwą i wreszcie dać się zabijać dla ich uciechy na scenie amfiteatru, w śmiertelnych gladjatorskich zapasach.



Wezuwjusz, wieczne „memento” Pompeji.

W grudniu mrok zapada szybko. O 4-ej służba wzywa do opuszczenia miasta. Powoli kierują się ku wyjściu. Towarzyszy mi custode, z którym gawędzę o osobliwościach pompejańskich. Nagle uderza mnie osobliwy widok. Nad drzwiami jednego z domków widzę kamienny phallus. Spojrzałem pytająco na strażnika.

— Tu mieszkała kobieta lekkich obyczajów. Ta kamienna rzeźba nad drzwiami jej mieszkania była jej szyldem, podobnie jak dzisiaj mosiężny talerz służy za szyld balwierzowi. Ale tu niema nic ciekawego. Zaprowadzę pana do pompejańskiego lupanaru. Ruiny jego zachowane w dosyć dobrym stanie, zrekonstruowano w całości. Zobaczy pan, jak się bawili przed 2.000 lat.

Podchodzimy do narożnego domu, mieszczącego się przy zbiegu dwu uliczek. Na wysokości pierwszego piętra cały dom obramowany jest balkonem. Okna umieszczone są dosyć wysoko, pod balkonem.

Przez wąskie drzwi dostajemy się do poczekalni. Naprost drzwi, w drugim końcu poczekalni, znajduje się coś w rodzaju kamiennego kontuaru, za którym siedziała „pani domu”, pobierająca opłaty. Za jej plecami ulokowano urinarium. Na ścianach widnieją „pouczające” malowidła. Po obu stronach poczekalni znajdują się pokoje gościnne, gdzie pompejańskie hetery przyjmowały swoich adoratorów. Jedynym meblem w tych izdebkach są wielkie łoża murowane, przykrywane zazwyczaj materacami. W lupanarze pompejańskim znajduje się pięć pokoików.

Bogatsze kurtyzany mieszkały w oddzielnych domach, nierzadko urządzonych z wielkim przepychem.

Ciemniało już nieco, kiedy opuszczałem Pompeję.

Na odchodnem wspomnieć należy o dzisiejszym stanie robót wykopaliskowych w Pompeji.

Prace nad odkopaniem zasypanego miasta rozpoczęły się już w 1748 r. Niestety, prowadzono je w sposób niefachowy i nadzwyczaj powolny. Bourbonom, ich inicjatorom, mniej zależało na odkryciach naukowych, niż na wydobyciu ukrytych pod ziemią kosztowności. Tak np. bramę cmentarza pompejańskiego zdobiła piękna, bronzowa kwadryga, zaprzężona w konie. Władcy Neapolu kazali ją podruzgotać i ulać z uzyskanego w ten sposób metalu swoje posągi. Dopiero po zjednoczeniu Włoch rozpoczęto roboty na dobre. Obecnie większa część miasta jest już odkopana. Dalsze roboty jednak postępują nadzwyczaj wolno, gdyż chodzi o to, aby nic nie uronić z tego, co powierzyła nam przeszłość. Restauracja wnętrz odbywa się z drobiazgową starannością. Ciekawsze domy pokrywane są dachami i chronione w ten sposób od niszczącego działania deszczu. Napisy ochraniane są od słońca specjalnemi roletami. Do wielu lepiej zakonserwowanych domów, zwłaszcza takich, z których nie wywieziono posągów i innych kosztownych przedmiotów, można się dostać tylko w towarzystwie strażników, którzy w liczbie kilkudziesięciu strzegą bogactw pompejańskich.

W wielu miejscach znaleziono szkielety mieszkańców, którzy nie zdołali uciec przed katastrofą. Niejednokrotnie śmierć spadła na nich niespodziewanie. Wzruszający jest widok dwóch szkieletów — matki i córki — splecionych w miłosnym uścisku. Biedne dziecko szukało w ramionach matki ucieczki przed śmiercią.

Szkielety te utrwalono specjalną metodą i pozostawiono przeważnie w tych miejscach, gdzie zostały znalezione.

Niektóre domy pompejańskie doprowadzono do stanu pierwotnego. Uruchomiono nawet w nich fontanny, napełniono baseny wodą i wskrzeszono na ich podwórcach istniejące tam kiedyś ogrody. W ciągu godziny można w takim domu więcej nauczyć się o dawnem życiu rzymskiem niż z lektury stu grubych książek. Nasi historycy powinni tu jaknajczęściej przyjeżdżać. Tylko w Pompeji zachował się autentyczny, niczem nie spaczony, fragment starożytnej Romy.

Zmęczony całodzienną wędrówką po ruinach dawnego świata, z rozkoszą wyciągnąłem się na łóżku hoteliku w nowej Pompeji. Przez szeroko otwarte okno pokoju wnikały jakieś krwawe poblaski. To Wezuwjusz, obudzony przed dwudziestu wiekami, dawał znać, że istnieje i że dzisiaj, równie dobrze jak za czasów Cezarów, może plunąć na sioła i miasta rozrzucone nad zatoką Neapolitańską, deszczem lawy, pumeksu i popiołów. Wybuch może nastąpić tak samo dzisiaj, jak i za sto lat.

Przewracałem się kilka razy z boku na bok, aż dobroczynny sen przerwał nieprzyjemne refleksje.

250-ta rocznica urodzin Haendla

Z okazji 250-letniej rocznicy urodzin znakomitego mistrza Jerzego Fryderyka Händla większe miasta niemieckie przygotowują się do zorganizowania uroczystości muzycznych w większym stylu. Ośrodkiem tego obchodu będzie prastare miasto Halle, które ma zaszczyt zaliczać artystę do swych sławnych synów. To też tu się odbędą oficjalne ceremonje składania hołdu jego pamięci przez rząd Rzeszy. Niespełna w miesiąc później, w pobliskiem Eisenach, z równą świetnością czczona będzie pamięć Jana Sebastjana Bacha, który urodził się również 250 lat temu, 21 marca 1685 roku, tego Bacha, o którym Beethoven powiedział: „Nicht Bach, Meer sollte er heissen“!

Lato 1935 roku obfitować więc będzie w przedstawienia i grę koncertową arcydzieł tych dwu genjuszów muzycznych.

Händel urodził się 23 lutego 1685 roku w domu przy Nicolaistrasse 5, na rogu Kleine Ulrichstrasse, niedaleko przepięknego rynku, który zdobi pięć wież. Obecnie domowi temu ma być przywrócony jego pierwotny wygląd i zostanie on zamieniony na muzeum. Muzeum Händla nie może być bogate, wobec tego, że muzyk opuścił miasto rodzinne mając lat 18 i następnie tylko dwukrotnie i zawsze na krótko je odwiedzał. Związane są jednak z domem i miastem wspomnienia jego genjalnej młodości. Są tam jeszcze do dzisiejszego dnia stare schody, po których w nocnej koszuli skradał się młody kompozytor na górę, do pokoju z klawikordem, aby dać ujście swemu natchnieniu, dla którego jego ojciec tak małe miał zrozumienie.

Stary Händel, „Kammerdiener und Amtschirurgus“, miał 63 lata i sześcioro dzieci gdy ożenił się po raz drugi z panną Dorotą Taust. Czwartem, a zarazem ostatniem dzieckiem z tego drugiego małżeństwa był wielki Jerzy Fryderyk. Dokument ślubu rodziców, akt chrztu wraz z nazwiskami świadków i chrzestnych, zostały zachowane. Chrzest odbył się nazajutrz po jego urodzeniu w reformowanym kościele Dominikańskim, w którym równo w 17 lat później młodociany „luterski subjekt“ — jak go pogardliwie nazywano — jako organista radował i wznosił serca swych współobywateli.

Na życzenie ojca skończył gimnazjum, poczem wiadomo, że zapisał się na wydział prawny uniwersytetu w Halle. Jednocześnie z nauką szkolną studjował muzykę, dzięki poparciu księcia rezydującego na zamku Weissenfels. Jako jedenastoletni chłopiec brał już udział w koncertach na zamku berlińskim, które odbywały się pod batutą księżny-elektorki Zofji Charlotty we własnej osobie. Mając lat 18 wyjeżdża zagranicę. Podróżuje, wchodzi w stosunki z wielkim światem, zaprzyjaźnia się z dworami i królami panującymi. Uwielbiany jako artysta, przebywa aż 40 lat w Anglji i do śmierci prowadzi życie pełne blasku i sławy.

Niemcy posiadają mało zabytków, dotyczących twórczości Händla. Bibljoteka państwowa w Berlinie posiada jedną relikwię: jest to manuskrypt arji z opery „Ramisto“, zdobyty przed wojną za 30.000 marek. Wraz z innemi dokumentami będzie on wystawiony jako cenny okaz na wystawie urządzonej w Halle p. n. „Händelausstellung“. Händel ma dotychczas bardzo dużo wielbicieli w Anglji. Jeden z nich przyjeżdża do Halle z portretem mistrza, gdyż chce osobiście nad nim czuwać.

Kolejka górska na Klimczok realizuje się

Wobec pojawiających się w prasie pogłosek o zamiarze budowy kolejki górskiej z Bielska na Szyndzielną (Klimczok) w Beskidzie Śląskim i wobec tego, że zagadnienie to żywo interesuje nietylko mieszkańców samego miasta Bielska, ale również szerokie rzesze turystów i narciarzy ze Śląska i z całej Polski, korespodent „Polski Zachodniej“ zwrócił się do burmistrza miasta Bielska, dra Wiktora Przybyły z prośbą o autorytatywne wyjaśnienie w tej materji,

Dr. Przybyła udzielił w tej sprawie następujących wyjaśnień:

— Projekt budowy kolejki na Klimczok nie jest rzeczą nową. O ile mi wiadomo poruszano go już w dawniejszych latach, jednak nigdy nie był konkretnie rozpatrywany. W ostatnim czasie inż. Opacki z Bielska wystąpił z projektem kolejki adhezyjnej, która miałaby prowadzić od tak zwanych „źródełek“ wzdłuż toru saneczkowego na Szyndzielnią, zwaną także Kamieniecką Płytą. Trasa miałaby wynosić około 4 km, a koszt aproksymatywny kolejki obliczono na około 300.000 zł.

Projekt kolejki adhezyjnej jest nowy i dotychczas niewypróbowany. Dlatego też przed rozpoczęciem budowy musiałaby być taka kolejka wypróbowana. Oczywiście niema żadnego czynnika, któryby mógł sfinansować próbę, dlatego też postanowiłem ze swej strony skorzystać z samego pomysłu zbudowania kolejki na Klimczok, jednak takiego typu, który już w innych państwach został wypróbowany, mianowicie kolejki zębatej względnie linowej. Zainteresowałem w tym celu projektem kolejki jedną z najpoważniejszych firm zagranicznych, która już budowała takie kolejki w różnych państwach europejskich. Zgóry przytem zastrzegłem, że cała kolejka, a zatem wszystkie jej części musiałyby być wykonane w kraju.

Niewątpliwie miasto przystąpiłoby do takiego przedsiębiorstwa wnosząc do spółki swój udział w postaci czynszu za teren, skapitalizowanego na pewien przeciąg czasu, a pozatem robociznę, jaką dałoby miasto przy przygotowaniu terenu pod kolejkę.

Bieżący rok chcemy zatem poświęcić na opracowanie bardzo dokładnego projektu kolejki przy wzięciu pod uwagę typu zagranicą już wypróbowanego, następnie opracowaniu dokładnego kosztorysu, wykonaniu pomiarów, a dopiero w roku przyszłym przystąpiliśmy do zrealizowania projektu.

Wystawa Wołyńska w Warszawie

Oddział warszawski Zrzeszenia b. wychowanków Liceum Krzemienieckiego zorganizował w Warszawie wystawę pod hasłem: „Wołyń i jego możliwości rozwojowe“. Celem Wystawy jest zapoznanie jaknajszerszych warstw społeczeństwa w warunkami kulturalnemi i ekonomicznemi Wołynia oraz wzbudzenia zainteresowania jego możliwościami, dotychczas niewykorzystanemi. Protektorat nad wystawą objęli pp. minister Rolnictwa, Juljusz Poniatowski, i wojewoda wołyński Henryk Józewski.

Wystawa odbywa się w lokalu Klubu Urzędników Państwowych, Nowy Świat 67, i obejmuje działy: kulturalno-oświatowy, gospodarczy i krajoznawczo-turystyczny. Podczas trwania wystawy organizowane są wieczory literacko - woturystyczny. Podczas trwania wystawy cami są wybitne siły artystyczne stolicy i zespoły Kół Młodzieży Wiejskiej.

Równocześnie w lokalu Bibljoteki Narodowej Krak. - Przedm. 32, została otwarta „Wystawa Bibljoteczna Książki Wołyńskiej“, obejmująca działy: literatura wołyńska, wybitni Wołyniacy, i Liceum Krzemienieckie. Wystawa, urządzona staraniem Bibljoteki Narodowej, jest uzupełnieniem Wystawy Wołyńskiej.

Wystawy są czynne od godziny 10-ej — 19-ej. (Wystawa Bibljoteczna, ul. Krak.-Przedm. 32, do godz. 16-ej).

Walny Zjazd
Zw. Uzdrowisk Polskich

We wtorek, 9. b. m. o godz. 11-ej w lokalu własnym Zw. Uzdrowisk Polskich przy ul. Boduena 2, odbędzie się doroczny Walny Zjazd.

Na porządku dziennym znajdują się: 1) zagajenie, 2) wybór komisji — matki, 3) odczytanie protokułu poprzedniego zjazdu, 4) sprawozdanie z działalności zarządu w r. ub., 5) sprawozdanie komisji rewizyjnej, 6) uchwalenie wysokości składki członkowskiej na r. 1935/6, 7) uchwalenie preliminarza budżetowego na r. 1935/6, 8) uchwalenie regulaminu komisji rewizyjnej, 9) wybory do zarządu, 10) wybory do komisji rewizyjnej, 11) wolne wnioski.

Spodziewany jest liczny udział członków

Kronika krajowa

CZY BĘDZIE PRZYWRÓCONY DAWNY OKRES WAKACYJ LETNICH?

Koła pedagogiczne zajmują się sprawą wakacyj w szkolnictwie powszechnem i średniem. Ustalony przed 2-ma laty okres wakacyj od 15 czerwca do 20 sierpnia spotyka się wśród rodziców i nauczycielstwa z krytyką i daleko idącemi zastrzeżeniami. Nastroje te znalazły wyraz na ostatnim zjeździe kuratorów w Warszawie. Jak się dowiadujemy, wypowiadano się tam za przywróceniem wakacyj letnich w okresie od 30 czerwca do 3 września. Decyzja w tej mierze należy do ministra oświaty.

POZNAŃ TWORZY CENTRALĘ TURYSTYCZNĄ

W tych dniach odbyła się w Inowrocławiu konferencja turystyczna z udziałem powiatowych starostów: dr. Jerzykowskiego z Poznania, Wilczka z Inowrocławia, Boguszewskiego z Mogilna, Suskiego z Gniezna, dyr. Zakrzewskiego i inż. Sowy z urzędu wojewódzkiego w Poznaniu, prezydenta miasta Jankowskiego, dr. Sroczyńskiego z Zarządu Zdrojowego w Inowrocławiu, przedstawicieli miast północnej części województwa poznańskiego, Pakości, Strzelna, Mogilna, Kruszwicy i innych, przedstawicieli Izby Przemysłowo-Handlowej z Gdyni i Poznania oraz delegatów przemysłu hotelarskiego. Przedmiotem obrad było ustalenie programu prac nad propagandą turystyki i krajoznawstwa na terenie województwa Poznańskiego. Uchwalono powołać do życia centralne biuro propagandy i turystyki w woj. poznańskiemi z siedzibą przy Starostwie Krajowem w Poznaniu a jednocześnie postanowiono utworzyć przy starostwach powiatowych względnie dla kilku sąsiednich powiatów, biura turystyczne. W tym celu utworzono podkomisję, która ma opracować plan pracy i ramy statutowe dla Biura Propagandy Turystyki w województwie Poznańskiem.

NADSYŁAJMY EKSPONATY NA WYSTAWĘ DROGOWĄ W WARSZAWIE

Zapowiedziana przez Ligę Drogową Wystawa Drogowa, która ma być urządzona w maju b. r. w Dolinie Szwajcarskiej, wzbudza powszechne zainteresowanie ze względu na aktualny dziś temat, jak też ze względu na program Wystawy i eksponaty zagraniczne.

Komitet Wystawy na skutek prowadzonych pertraktacyj ma zapowiedziane uzyskanie szeregu ciekawych eksponatów i danych z dziedziny dróg i motoryzacji od państw przodujących w tej dziedzinie.

Dział polski zawierać będzie bardzo interesujące dane z historji dróg, z obecnego stanu dróg w Polsce, prac zamierzonych na najbliższe lata, oraz przedstawienie możliwości budowy dróg własnemi siłami, przy udziale polskiego przemysłu drogowego i polskich pracowników.

Komitet Wystawy mimo posiadania obfitego materjału, uprasza wszystkich, których problem drogowy interesuje, o nadsyłanie będących w ich posiadaniu, a ciekawych danych z dziedziny dróg i motoryzacji (mapy, fotografje, obrazy, wykresy i t. p.), pod adresem: Liga Drogowa, Warszawa, Al. Szucha Nr. 10, tel. 8.96-54.

PRZYLOTY SAMOLOTÓW DO WARSZAWY

Zgodnie z nowym rozkładem lotów, który wchodzi w życie na polskich linjach lotniczych z dniem 1 kwietnia r. b. samoloty przybywać będą do Warszawy codziennie nie wyłączając niedziel, w następujących godzinach: z Gdyni (Gdańska) o godz. 11,40, z Berlina i Poznania o 17,50, z Katowic o 10,05, z Krakowa (w poniedziałki, środy i piątki z Wiednia i Brna) o godz. 18-ej, ze Lwowa (w poniedziałki, środy i piątki z Salonik, Sofji, Bukaresztu i Czerniowiec) o godz. 18-ej, z Wilna (w wtorki, czwartki i soboty z Talina i Rygi) o godz. 17,30.

POSIEDZENIE RADY NADZORCZEJ ORBISU

Pod przewodnictwem prezesa dr. H. Grubera odbyło się dnia 13 marca posiedzenie Rady Nadzorczej P. B. P. Orbis.

Rada Nadzorcza zatwierdziła bilans i rachunek strat i zysków za rok 1934, oraz przyjęła do wiadomości sprawozdanie zarządu z działalności z instytucji w styczniu i lutym b. r.

WIELKANOC W JUGOSŁAWJI

Wobec przedłużenia umowy kompensacyjnej z Jugosławją zapowiada się na szeroką skalę organizacja wycieczek turystycznych do tego uroczego kraju.

Pierwszą z wycieczek wiosennych organizuje Orbis wraz z Francopolem. Wycieczka wyjeżdża z Katowic w dniu 7 kwietnia b. r.

Uczestnicy wycieczki spędzą Wielkanoc na słonecznem wybrzeżu Adrjatyku wśród rozkwieconej wiosny w Dubrowniku, a po drodze zwiedzą Wiedeń, Budapeszt, Zagrzeb i Split.

Informacje i prospekty we wszystkich placówkach Orbisu i w Francopolu.

BELGIJSKI GOŚĆ

W Warszawie bawił w tych dniach dyrektor belgijskiego biura podróży „Voyages Brooke" w Brukseli p. H. Müller, celem porozumienia się z Orbisem w sprawie zamierzonych imprez turystycznych.

Korzystając z pobytu w Warszawie dyr. Müller wygłosił na kursie informacyjnym Orbisu odczyt o turystyce i kolejnictwie w Belgji, oraz o polsko-belgijskich stosunkach w związku z tegoroczną międzynarodową wystawą w Brukseli.

Dyr. Müller omawiał z Orbisem sprawę projektowanej wycieczki belgijskiej, która w składzie 150 osób ma się udać przez Polskę do Rumunji pociągiem specjalnym. Belgijczycy zatrzymają się w Polsce, by zwiedzić Warszawę, Kraków i inne nasze miasta.

ODCZYT O MEKSYKU.

Dnia 12 ub. m. odbyła się konferencja o Meksyku, zorganizowana staraniem Izby Handlowej Polsko-Łacińsko-Amerykańskiej w Warszawie. Konferencja, którą zagaił p. Minister Ferdynand Zarzycki, obejmowała: 1) odczyt p. Konsula J. Brygiewicza, p. t. „Polska-Meksyk", 2) odczyt charge d'affaires St. Zjedn. Meksyku, p. Luciano Joublanc Rivas p. t. „Meksyk Współczesny" i 3) odczyt p. J. Wojnara, dyrektora Izby Handl. Polsko-Łacińsko-Amerykańskiej, p. t. „Stosunki handlowe Polski z Meksykiem".

RAJD KOLEJOWY DLA LEKARZY

W pierwszych dniach maja wyruszyć ma w objazd po uzdrowiskach polskich rajd kolejowy dla lekarzy, organizowany przez Orbis.

Rajd, który będzie okazją zwiedzenia w ciągu tygodnia najważniejszych uzdrowisk przed otwarciem sezonu, odbędzie się w warunkach najwyższego komfortu (wagony sypialne, restauracyjne, kąpiele i dancing). Przewidziany jest udział 150 osób.

ZJAZD REFERENTÓW TURYSTYCZNYCH.

W przyszłym miesiącu odbędzie się w Gdyni zjazd referentów turystycznych dyrekcyj kolejowych i urzędów wojewódzkich z całej Polski.

Zjazd ten organizuje wydział turystyki ministerstwa komunikacji. Do programu poza fachowemi obradami wchodzi również kilka wycieczek uczestników zjazdu po wybrzeżu i Szwajcarji kaszubskiej.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

„Jednemu z nowych prenumeratorów". Dotychczas ukazały się specjalne numery wydawnictwa „Wiadomości Turystycznych": woj. Kieleckie, Wołyńskie, Poleskie (wyczerpane, do przejrzenia w Administracji), oraz Tarnopolskie, Stanisławowskie, Lwowskie, Białostockie, Poznańskie, Śląskie i Warszawskie. Egzemplarze tych ostatnich są do nabycia po zł. 4.

Prosimy o zawiadomienie nas jakim materjałem rozporządza W. Pan. Sprawa najbliższego numeru wojewódzkiego w obecnej chwili jest dopiero w opracowaniu.

Życie organizacyj

PŁOCK WYKAZUJE RUCHLIWOŚĆ

Dnia 23 marca r. b. rozpoczął się w Płocku kurs dla przewodników po Płocku, zorganizowany przez oddział Pol. T-wa Turyst. - Krajoznawczego dla młodzieży szkolnej klas wyższych; W kursie bierze udział 40 uczestników. Wykładowcami są wybitni znawcy — regjonaliści. Program zawiera wykłady z dziedziny historji, geografji, znajomości zabytków, muzeów i t. d. i połączony jest z wycieczkami. Po zakończeniu odbędzie się egzamin teoretyczny i praktyczny.

Sąd konkursowy na konkurs stylizowanych pocztówek Płocka, którego termin upływa 15 kwietnia r. b., został ustalony w składzie następującym: ks. Aleksander Dmochowski, znany historyk sztuki i kustosz Muzeum Djecezalnego w Płocku, prof. Czesław Idźkiewicz, artysta malarz, i adw. Kazimierz Mayzner, prezes Klubu Artystycznego. Prace konkursowe należy nadsyłać pod adresem Oddziału Płockiego P. T. K. (Płock, ul. Piekarska 5 m. 8).

Z dniem 1 maja r. b. powstaje w Płocku oddział „Orbisu", co ogromnie ułatwi ruch turystyczny, gdyż Płock dzięki swemu wyjątkowo malowniczemu położeniu i licznym zabytkom, stanowi coraz częściej cel wycieczek. Ostatnio zwrócono uwagę na Płock, jako na miasto doskonale nadające się na miejsce wszelkich zjazdów i kongresów, gdyż wybitnie kulturalna atmosfera miasta, spokój i wielka ilość zieleni przy pięknem położeniu sprzyja spędzeniu w tem mieście kilku dni.

Pierwszy z tych zjazdów odbędzie się w roku bieżącym na Zielone Świątki. Będzie to zjazd psychjatrów z całej Polski. Zjazd połączony będzie z wystawą przeciwalkoholową i farmaceutyczną.

TEGOROCZNE IMPREZY WILEŃSKIE

(L) 18-go marca b. r. w Związku Propagandy Turystycznej Wilna i Wileńszczyzny odbyła się konferencja, na której w przybliżeniu ułożono program imprez sportowo - turystycznych na okres letni. Zanim zamieścimy w jednym z najbliższych numerów ich szczegółowy terminarz podajemy główne wytyczne, ażeby ułatwić Czytelnikom planowanie wycieczek.

Koniec czerwca i początek lipca urozmaicą Targi Futrzarskie, wianki (Kupała), kiermasz Piotra i Pawła (wyroby lniane), wszystko w Wilnie. W tym samym czasie odbędzie się długodystansowy wyścig kajaków na trasie Narocz-Wilno i międzynarodowe regaty wioślarskie w Trokach z udziałem Niemców z Królewca i Rygi, oraz Łotyszów.

W sierpniu odbędą się, zaprojektowane przez Wilno „Zaślubiny Miast".

„Zaślubiny" są pomyślane w formie wycieczek wymiennych: Lwów do Wilna, Wilno do Lwowa; Kraków do Wilna, Wilno do Krakowa; Poznań do Wilna, Wilno do Poznania.

ROZWÓJ TURYSTYKI NA PODOLU

W Tarnopolu odbyło się posiedzenie Wojewódzkiej Komisji Turystycznej przy udziale delegata Ministerstwa Komunikacji, referentów turystycznych przy województwach w Stanisławowie, Lwowie i Łucku, oraz dyrekcji kolejowych we Lwowie i Radomiu.

Uchwalono celem większego ożywienia ruchu turystycznego na Podolu przystąpić do akcji zakładania miejscowych związków propagandy, których organizację powierzono Podolskiemu Towarzystwu Turystyczno-Krajoznawczemu. Następnie uzgodniono najważniejsze szlaki turystyczne na terenie województwa w stosunku do województw sąsiednich. Pozatem omówiono jeszcze potrzebę kierowania pociągów popularnych na Podole, konieczność poprawy rozkładów jazdy i połączeń kolejowych, sprawę uregulowania turystycznej komunikacji wodnej na Dniestrze i wydania mapy jaru Dniestrowego. W końcu omówiono sprawę wykończenia schronisk i punktów oparcia dla ruchu turystycznego, zagadnienia konserwacji zamków podolskich i stwierdzono potrzebę finansowania działalności Podolskiego Tow. Turystyczno-Krajoznawczego.

LUBLIN ORGANIZUJE TURYSTYKĘ

Magistrat m. Lublina organizuje wielką propagandę turystyczną, zamierzając już w bieżącym roku ściągnąć większą ilość turystów do miasta, nietylko z Polski, lecz również z zagranicy. W tym celu będzie zorganizowany konkurs na propagandowy afisz turystyczny, który będzie rozesłany do wszystkich większych środowisk miejskich w Polsce oraz do polskich konsulatów zagranicznych. Ma być również wydana broszura propagandowa, pióra inż. Skupińskiego.

Skonfiskowana turystyka

czyli „Łabunas idzie!"

Źle się dzieje z władzami, jeżeli zagraża im już... turystyka. I źle musi się dziać w państwie, skoro turystyka staje się tak niebezpieczną, że wydawnictwa turystyczne zaczynają ulegać konfiskatom.

Albowiem wielki i mocny lew nie boi się komara. A jeżeli się boi, to znaczy, że nie jest ani wielkim ani mocnym.

Konfiskaty wydawnictw turystycznych są naogół bardzo rzadkie. Dlatego też każda z nich stanowi sensację. Wprost przez groteskowe zestawienie sił: z jednej strony cały aparat państwowy z urzędami, policją, sądem nieomal z armją podniesioną do stopy bojowej — z drugiej zaś — publikacja turystyczna.

Może też nigdzie nie występuje jaskrawiej przysłowie: „Od wielkości do śmieszności tylko jeden krok".

Powyższe uwagi nasuwają się w związku z konfiskatą przez władze łotewskie książki turystycznej p. Adama Wisłockiego p. t. „Przez jeziora i rzeki Brasławszczyzny".

Egzemplarze tej książki, które zabłąkały się na Łotwę, zostały skonfiskowane za końcowy ustęp, zaczynający się od słów:

— Łabunas (strażnik) idzie!

Na Łotwie niewiele zmieniło się widocznie od czasów niewoli, skoro łabunas, jak dawniej, walczy z drukowanem słowem.

Albo może łabunasy biurokratyczne czują się tak mocno w siodle, że mogą sobie pozwolić na ośmieszanie swego państwa i uprawianie samowoli.

Ach, ten łabunas!

Z FRANCJI

TARGI W LILLE OD 1—30 KWIETNIA 1935 R

Targi w Lille, organizowane co roku na prawdziwie imponującą skalę, cieszą się olbrzymiem powodzeniem wśród ludzi interesów całej Europy, a w roku zeszłym odwiedziło je zgórą półtora miljona osób.

Wielki przemysł żelazny, włókienniczy, mechaniczny, meblowy i t. d. reprezentowany będzie w tym roku przez przeszło 3.000 wystawców, w czem około 300 zagranicznych z 25 państw. W roku 1934 Polska posiadała na Targach w Lille własny pawilon, który budził wielkie zainteresowanie zwiedzającej publiczności.

Z okazji Targów w Lille Koleje Francuskie udzielają następujących zniżek:

Wystawcom i towarom 50%, pojedyńczym 40%, wycieczkom 50% od biletów normalnych.

BILETY OKRĘŻNE ULGOWE

Celem umożliwienia turystom dogodnego zwiedzania jakiegoś okręgu, okolicy Francji, Koleje Francuskie sprzedają bilety na podróże okrężne, conajmniej 500 km., ważne na 30, 45, 60 dni zależnie od trasy, umożliwiające przerywanie podróży, rozpoczynianie jej na nowo dowolną ilość razy, a dające zniżki od 30 do 20%, przyczem dzieci płacą połowę.

BILETY ULGOWE W CZASIE ŚWIĄT WIELKIEJNOCY

W okresie Wielkiejnocy, między II-27 kwietnia, turyści zagraniczni będą magli korzystać z biletów ulgowych od granicy do granicy, ze zniżką 40%, przy przejazdach indywidualnych, oraz 50% przy grupowych, z ważnością tych biletów do 2 maja r. b., pod warunkiem, że pobyt ich we Francji nie będzie krótszy niż 6 dni.

Ruch wydawniczy

WYCHOWANIE FIZYCZNE KOBIET

Z inicjatywy Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego i przy jego współudziale przystąpienia Główna Księgarnia Wojskowa w Warszawie do wydania bibljoteki „Wychowania Fizycznego Kobiet" pod redakcją K. Muszałówny i dr. E. Reicherówny, docenta Uniw. Warsz.

Na półkach księgarskich ukazały się w tych dniach pierwsze tomiki tej bibljoteki.

Tomik I „Uszkodzenia sportowe u kobiet", opracowany przez dr. Adolfa Wojciechowskiego, docenta U. W., z przedmową gen. dr. Roupperta, wiceprzewodniczącego Rady Naukowej Wychow. Fizycz. Cena 1,50.

Wysunięcie na czoło bibljoteki dziełka z zakresu medycyny sportowej w ujęciu wybitnie praktycznem, doskonale świadczy o zamierzeniach nowej bibljoteki wychowania fizycznego, która w działaniu sportowem na plan pierwszy wysuwa czynnik zdrowia i bezpieczeństwa życia. Książka doc. Wojciechowskiego jest całkowitem nowatorstwem na naszym rynku czytelniczym. Poraz pierwszy w naszej literaturze sportowej zjawia się książka, mówiąca zarazem naukowo i popularnie o budowie kobiety z punktu widzenia sportowego, o jej odrębnościach w porównaniu z budową męską, oraz o logicznych konsekwencjach, jakie z tych odrębności płyną w odniesieniu do uprawiania sportów.

Autor omawia praktycznie sprawę pierwszej pomocy w wypadkach sportowych, charakteryzuje uszkodzenia najczęstsze i zmienne dla poszczególnych rodzajów ćwiczeń cielesnych, wreszcie — za pomocą tablic wyjawia nam wpływ poszczególnych sportów na stany chorobowe oraz wpływ niektórych schorzeń chirurgicznych na wykonywanie ćwiczeń cielesnych.

Książka docenta Wojciechowskiego, jedyna w naszej literaturze sportowej, znaleść się powinna w rękach wszystkich lekarzy sportowych, instruktorów i trenerów, nauczycieli wychowania fizycznego, a wreszcie wszystkich ćwiczących sportsmenek.

DOKĄD?

Jednym z naturalnych objawów rozwoju turystyki w Polsce jest wzrastająca ilość poważnych wydawnictw turystycznych i coraz wyższy ich poziom redakcyjny i graficzny. Wśród ostatnich nowości wydawniczych w zakresie turystyki, komunikacji i ruchu uzdrowiskowego na specjalne wyróżnienie zasługuje nowy ilustrowany dwumiesięcznik polski p. t. „Dokąd?" wydawany przez warszawską centralę Wagons - Lits - Cook pod kierownictwem redakcyjnem i graficznem **d-ra Kazimierza Saysse - Tobiczyka.**

Pierwszy numer tego wytwornego czasopisma uderza przedewszystkiem swą niepospolitą oryginalnością i precyzją wykonania szaty zewnętrznej. Rozmach w wielkim stylu, frapująca niecodzienność montażu redakcyjnego i graficznego, bogactwo pomysłów, rozmyślnie akcentowany, intrygujący niepokój układu, drobiazgowa dbałość o wszelkie finezyjne szczegóły techniki ilustracyjnej i drukarskiej — przy zwięzłej, lecz interesująco podanej treści publicystycznej — składają się razem na efekt nieprzeciętnej miary.

Zwłaszcza w dwuch kapitalnych stronach fotomontażu „Na wiosennem słońcu" skondensowano w paru fotografjach i dwudziestu wierszach ujętego w plamy graficzne tekstu tyle fascynującej wymowy, tyle sugestji i rzetelnej propagandy czaru śnieżnych gór w marcowem słońcu, że efektu tego nie zrównoważyłyby nigdy całe nawet foljały najwymyślniejszych artykułów. Jest to propaganda wysokiej miary, operująca umiejętnie środkami technicznemi i głęboko przemyślaną dynamiką grafiki i słowa.

Ujemną stroną tego pierwszego zeszytu jest szczupłość praktycznego materjału informacyjnego i zbytnie przeciążenie, pięknie zresztą opracowanemi ogłoszeniami. Fotomontaże Kryszaka, Krauzego i Robaka bardzo efektowne, rotograwjura doskonała, natomiast ilustracje siatkowe znacznie słabsze.

Nowemu wydawnictwu życzymy szczerze pomyślności i rozwoju dla dobra turystyki polskiej.

TURYSTA W POLSCE.

Wyszedł z druku Nr. 2 „Turysty w Polsce", wydawanego przy poparciu Ministerstwa Komunikacji.

Zawiera on szereg ciekawych i bogato ilustrowanych artykułów, wśród których na uwagę zasługują: „Na drogach współpracy turystyki czynnej" — prof. W. Goetla, „Narciarska kultura turystyczna" — red. S. Faechera, „Zagospodarowanie gór Czywczyńskich" — W. Mileskiego, „Urokliwa ziemia" — Jalu Kurka, „Taternictwo zimowe" — J. K. Dorawskiego, „Rajd jedzie" — dr. A. Zielińskiego i t. d.

Ochrona przyrody

ZATWIERDZENIE REZERWATU LIMBOWEGO W GORGANACH

P. Wojewoda stanisławowski uznał za ochronny las limbowy o powierzchni 50 ha na górze zwanej Jajko, na której administracja dóbr Metropolji Grecko-Katolickiej we Lwowie zorganizowała w r. 1934 rezerwat przyrodniczy.

OCHRONA STARYCH CMENTARZY W POZNANIU

W związku z planem regulacyjnym miasta wynikła sprawa ochronienia przed zniszczeniem i zabudowaniem starych cmentarzy, na których znajdują się zabytkowe drzewa. W porozumieniu z konserwatorem zabytków Urzędu Wowódzkiego drem W. Dalborem, Okręgowy Komitet Ochrony Przyrody w Poznaniu uzasadnił zabytkowy pod względem przyrodniczym (ze względu na drzewostan) charakter b. cmentarza garnizonowego i dawnego cmentarza ewangelickiego przy ul. Półwiejskiej.

Numer zawiera obszerną kronikę turystyczną i przegląd piśmiennictwa turystycznego.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji.

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-83-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.